Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3041**
16. Wahlperiode 19. 10. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Jerzy Montag und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit der Magnetschwebebahntechnik

Das Unglück auf der Transrapidteststrecke am 22. September 2006 wirft Fragen zur Sicherheit des Transrapids auf. Dabei gilt es nicht nur, die Umstände aufzuklären, die zu dem Unglück in Lathen führten, sondern auch nach dem Sicherheitskonzept im Hinblick auf die geplante Transrapidverbindung zwischen dem Münchener Hauptbahnhof und dem Flughafen München II zu fragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Kollision zweier Werkstattwagen auf der Teststrecke in Lathen Ende 2004 untersucht?
2. Welche Auflagen hat das EBA erteilt, falls es die Kollision untersucht hat?
3. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Veränderungen der Betreiber der Teststrecke nach dem Unfall 2004 vorgenommen hat, um derartige Unfälle zu verhindern?
4. Wie wird die Bewegung von Arbeitsfahrzeugen auf der Strecke in Lathen überwacht?
5. Gibt es signaltechnische Einrichtungen für den Betrieb der Arbeitsfahrzeuge?
6. Ist die Bewegung von Arbeitsfahrzeugen auf der Strecke von der Zentrale aus technisch beeinflussbar?
7. Wie wird signaltechnisch sichergestellt, dass sich Arbeits- und Personenfahrzeuge nicht gleichzeitig auf der Strecke befinden?
8. Gibt es technisch redundante Systeme, die trotz Ausfall eines Systems noch vor einer möglichen Kollision warnen?
9. Wie sind Transrapid-Steuerung und Überwachung der Arbeitsfahrzeuge sicherheitstechnisch miteinander verknüpft?
10. Wenn es keine derartige Sicherungseinrichtung gibt, warum ist sie nicht entwickelt worden?
11. War beabsichtigt, eine solche Sicherungseinrichtung für die Münchner Anlage zu entwickeln?
12. Wenn nein, warum nicht?

13. Wann wird die Teststrecke im Emsland wieder in Betrieb gehen?
14. Ist vorgesehen, den Verkehr mit Besuchern auf der Strecke wieder aufzunehmen?
15. Wird die Teststrecke sicherheitstechnisch nachgerüstet werden?
16. Wenn ja, in welcher Weise?
17. Welche Kosten sind damit verbunden, und wer trägt diese Kosten?
18. Welche Auswirkungen hat der Unfall im Emsland auf die Konzeption des für die Münchner Strecke vorgesehenen Transrapid?
19. Ist eine Verstärkung der Frontpartie oder des gesamten Wagenkastens vorgesehen?
20. Auf welche Weise ist eine solche Verstärkung des Wagenkastens denkbar?
21. Welche Auswirkungen hätte eine solche Verstärkung auf das Fahrzeuggewicht?

    Mit welchem zusätzlichen Gewicht pro Zug ist zu rechnen?
22. Welche Auswirkungen auf das Fahrzeuggewicht und damit auf den Energieverbrauch hätte dies?
23. Welche Folgen hätte ein erhöhtes Fahrzeuggewicht für die statische Auslegung des geplanten Fahrwegs in München?
24. Wie soll die Bewegung von Arbeitsfahrzeugen auf der geplanten Münchner Strecke überwacht werden?
25. Welche signal- und sicherungstechnischen Einrichtungen sind für den Betrieb dieser Arbeitsfahrzeuge vorgesehen?
26. Wird die Bewegung von Arbeitsfahrzeugen auf der Strecke von der Zentrale aus technisch beeinflussbar sein?
27. Wie werden Transrapid-Steuerung und die Überwachung der Arbeitsfahrzeuge sicherheitstechnisch miteinander verknüpft?
28. Wie viele solcher Sicherungssysteme sind vorgesehen?
29. Wenn es keine derartige Sicherungseinrichtung gibt, warum sind sie nicht entwickelt worden?
30. War vorgesehen, die geplante Münchner Anlage ohne ein solches System zu bauen und in Betrieb zu nehmen?
31. Wie lange dauert üblicherweise die allmorgendliche Inspektionsfahrt im Emsland, und mit welcher Dauer wird für die entsprechenden Inspektionsfahrten auf der Münchner Anlage gerechnet?
32. Wie wird auf der geplanten wesentlich größeren Münchner Anlage signaltechnisch sichergestellt, dass sich die Wartungsfahrzeuge vor Betriebsbeginn auf Abstellspuren befinden?
33. Wie wird insbesondere signaltechnisch sichergestellt, dass der erste Fahrgastzug erst dann startet, wenn das Wartungsfahrzeug hinterstellt ist?
34. Welcher Zeitpuffer ist zwischen Ende der Inspektionsfahrten und Beginn des Fahrgastbetriebes vorgesehen?
35. Gibt es für die geplante Münchner Strecke ein Sicherheits- bzw. Brandschutzkonzept, das auf einer Risikoanalyse nach CEN- bzw. ISO-Standard basiert und das auch Fragen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes insbesondere für die Tunnelabschnitte behandelt?

36. Welche Zusatzkosten für die geplante Münchner Strecke entstehen durch die zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen?
37. In welcher Weise verändert sich die Wirtschaftlichkeitsrechnung des Transrapid in München durch die zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen?
38. Wird der Bund seine Finanzierungszusage für das geplante Transrapid-Projekt in München vor dem Hintergrund der zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen erhöhen.
39. Wenn ja, um welchen Betrag?

Berlin, den 19. Oktober 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333